

# 关于印发《机动车价格鉴定有关问题的指导意见》 的

通知

发改价证办〔2010〕248号

各省、自治区、直辖市价格认证中心,价格认证办公室、价格鉴定监测

管理局、价格认定局:

为进一步规范机动车价格鉴定工作,解决机动车价格鉴定操作中的实际问题,我们制定了《机动车价格鉴定有关问题的指导意见》,现印发你们,供价格鉴证人员在实际工作中参考。请将操作中发现的问题及时反映给我们。

附件:机动车价格鉴定有关问题的指导意见

二〇一〇年十二月六日

关于机动车价格鉴定有关问题的指导意见

## 一、机动车成新率的确定问题

机动车的成新率反映车辆在价格鉴定基准日的价格与其全新状态重置价格的比率。在确定综合成新率时应考虑以下三个基本因素:

(一)实体性贬值:主要指由于机动车使用和自然损耗而形成的贬值。在确定实体性贬值时,应当考虑机动车各主要部位(如车身、车架、发动机、变速器、前后桥等五大总成、机动车内饰、电子器件部分等)的使用和磨损程度,以及是否因超负荷使用、发生重大交通事故等原因导致自身价值加速降低等贬值因素,以机动车结构及其价值构成比率为权数,量化机动车主要部位的损耗。

根据现行车辆管理相关规定,微型货车、19座以下出租车强制报废年限为8年,不可以延缓报废年限;9座以下非营运客车(含9座)、吊车、消防车、钻探车等专用车已经取消强制报废年限;其它机动车达到报废年限通过检验后可以延缓报废年限,强制报废年限延长到9-20年不等。对国家有强制报废年限标准的机动车可采用年限法,总使用年限根据机动车强制报废年限确定,实际已使用年限应考虑车辆已行驶里程、维护保养情况、是否发生过道路交通事故等因素综合确定。对国家没有强制报废年限的车辆应当考虑机动车的实际行驶里程、维护保养情况、运行区域道路状况、是否发生过道路交通事故及机动车闲置时间等因素,综合确定鉴定机动车的实体性贬值。

(二)功能性贬值:主要指由于技术进步引起的机动车贬值。在确定机动车功能性贬值时,应综合考虑鉴定对象与所选取的参照物机动车的性能优劣和功能配置差异等因素。

(三)经济性贬值:主要指由于外部因素引起的机动车贬值。在确定机动车经济性贬值时,应综合考虑国家机动车产业政策的变化、机动车燃油的经济性、配件的供应情况和价格的变动、品牌的影响力及该品牌机动车的市场保有率等方面的因素。在国家机动车产业政策、环保政策没有明显变化,或者机动车使用的经济性没有显著变化时,机动车的经济性贬值可以忽略不计。

实体性贬值、功能性贬值、经济性贬值是影响成新率的重要因素,但这三个因素之间相互影响,有交叉内容,不能简单套用,价格鉴定人员应根据鉴定车辆的实际情况确定综合成新率。

## 二、刑事案件涉及的机动车损失的价格鉴定问题

在刑事案件中,机动车损失是指受损机动车功能、外观恢复或基本恢复到损坏前的状态所必须承担的费用。如果机动车全损,则机动车损失是指机动车受损前的价值扣减残值后的余额。

配件价格应根据车辆的实际使用状况考虑综合成新率。一部车辆的构成不是简单的配件加合,装配过程所耗费人力、物料是车辆整体价值的重要组成部分,并随着车辆使用时间的增加逐步递减。车辆装配过程所耗费人力、物料在车辆损失价格鉴定中往往是以工时费的形式体现。理论上,在价格鉴定时应考虑装配工艺(工时费)的成新率,但由于该部分价格构成比较复杂,社会平均成本与个别成本的差异、机械化生产线装配工艺与维修装配工艺的差异难以量化,因此,在刑事案件价格鉴定中暂不考虑装配工艺(工时费)的成新率问题。机动车损失的价格鉴定可采用以下公式:

机动车损失=配件价格×综合成新率+辅料价格+工时费+其它费用-残值

### 三、损毁机动车受损部件修复或更换的确定问题

(一)受损部件修复与配件更换范围,由委托方确定。

(二)对受损部件的修复或更换有争议,由价格鉴定人员向委托方提出,由有资质的技术检测部门进行检测。

(三)尚在质保期内的受损机动车,应建议委托方指定该品牌机动车的特约维修站检测,确定受损部件的修复或更换。

### 四、损毁机动车更换配件的价格和工时费的确定原则问题

(一)损毁机动车在质保期内,配件价格及工时费应以4S店标准确定。

(二)损毁机动车超过质保期,可根据该机动车的档次、实际车况,配件价格及工时费按照行业平均水平确定。高档机动车超过质保期,在保证维修质量的前提下可根据实际情况仍按4S店标准确定。

### 五、民事案件涉及泡水机动车内饰受损的价格鉴定问题

泡水机动车受损内饰应当以清洗、修复为主,清洗、修复费用超过更换内饰价格 50%的,可以以更换全新内饰的价格为基础,同时考虑受损内饰在价格鉴定基准日的成新率确定价格。

#### 六、已停产多年,且市场无新车销售的机动车的价格鉴定问题

在该类机动车的价格鉴定中,若能通过市场调查获得同类二手车较为充分的市场交易资料,则首选市场法进行价格鉴定;若得不到相关资料,可以采用成本法进行价格鉴定。采用成本法确定重置价格时,可采用如下方法:

(一)选取同品牌、同级车型、不同配置的全新机动车的市场价格,根据配置差异调整确定重置价格。

(二)选取品牌不同但车型、配置相近的全新机动车市场价格,根据品牌和配置差异调整确定重置价格。

(三)以上资料难以获得的,可以按该种机动车停产前的最后市场销售价格结合市场价格变动情况确定重置价格。

#### 七、走私机动车及走私拼装车、改装车、切割车的价格鉴定问题

对该类机动车应当区分不同情况进行价格鉴定:

(一)通过补办相关手续,能使其符合国家相关规定成为合法机动车的,按照同类机动车市场价格扣除将其转为合法机动车所需补交的相关税费、流通环节的合理费用等进行价格鉴定。

(二)不能通过补办相关手续使其合法化的走私拼装车、改装车、切割车,应当遵循五大总成(发动机总成、前后桥总成、变速箱总成、方向机总成、车架总成)部分按照价格鉴定基准日机动车所在地废旧金属回收价格进行鉴定,其他零配件按照市场可利用价格进行鉴定。

## 八、无牌证机动车的价格鉴定问题

无牌证机动车是指被犯罪嫌疑人销毁牌照、涂改发动机号、车架号,造成无法查找机动车的原始档案,即无法获取机动车的原始登记信息的机动车。在此类机动车的价格鉴定中,可通过车型、年款、配件代码等相关信息推定生产、销售年份,结合机动车实际状况,按照正常的价格鉴定程序进行鉴定。

## 九、试验机动车的价格鉴定问题

对该类机动车应当按照试验机动车的性质,或其所处的试验阶段,区别不同情况进行价格鉴定:

未经定型或没有获得国家生产许可,不符合机动车登记规定的科研、定型试验的试验车,属于机械装置,不应按正常机动车对待,应当根据委托要求,按其生产加工制作的社会平均成本进行价格鉴定。涉及专利技术、知识产权、商业秘密的根据委托方要求另行考虑。

对于已经定型并获得国家生产许可,符合机动车登记规定的机动车,应当采用成本法,在确定重置价格的基础上,根据试验方提供的机动车已进行的试验项目,确定试验对机动车造成的实际损耗程度,并考虑机动车新旧程度后,对机动车进行价格鉴定。

## 十、已达到报废标准的机动车的价格鉴定问题

已达到报废标准的机动车,应当根据国家有关报废机动车的政策规定,五大总成(发动机总成、前后桥总成、变速箱总成、方向机总成、车架总成)的价格,按机动车所在地废旧金属回购价格计算,其余有使用价值的零部件价格,按拆旧回收件的回收价格计算。

## 十一、改装机动车的价格鉴定问题

改装机动车要区分不同情况进行价格鉴定：

#### (一) 依法改装机动车的价格鉴定

经国家认可的，依法批准的改装机动车，如油改汽、黄标改绿标、特种工程车、特殊用途的货车货箱等，可根据机动车的改装项目，考虑合理

的改装费用，确定改装机动车在价格鉴定基准日的价格，也可参照同类车辆的市场价格确定。

#### (二) 非法改装机动车的价格鉴定

非法改装机动车通常是指把通过国家标准、许可生产的量产车进行外观和性能改装后投入使用的机动车。目前，根据机动车管理相关规定，非法改装机动车不能通过年检，不允许上路行驶。非法改装机动车有两种情况，应区别对待：

##### 1. 外观改装机动车：指改变车身颜色、加装饰件等改变外观形象的改装。

对该类改装机动车的价格鉴定应按正常状态的机动车价格扣减其恢复为正常状态机动车所需要的合理费用，加上被更换零部件考虑成新率后的价值。

##### 2. 机械性能改装机动车：指改变机动车的使用性能的机械改装。

量产机动车出厂的使用性能、安全性等各项技术指标是经国家备案许可的，设计要求要保证机动车最基本的使用安全性和合理的使用年限，同时也是机动车最安全、经济、环保的选择。改装机动车往往是为了特殊用途对机动车进行机械改造，如增加进气量，提高发动机转速等。改装后，机动车的某些性能得到提升，但往往会降低机动车的安全性、舒适性、使用寿命和环保要求。因此，对此类改装机动车进行价格鉴定时，应考虑机动车的改装项目对机动车安全性、舒适性和使用寿命的影响。价格鉴定人员在测算此类机动车的综合成新率时应当根据机动车的实

际改装项目,具体分析机动车的实体性、功能性、经济性贬值因素对机动车价格的影响。

